

## EDITO



**L**a part des pièces, dans la « réparation-collision » payée par les assureurs, reste élevée et ne varie que très peu d'une année sur l'autre. Et il est probable que tant que l'accès aux pièces concurrentes des pièces d'origine ne sera pas libéré, ce poste, qui pèse près de 50% de la facture globale, restera orienté à la hausse. Une bonne raison pour que SRA demeure attentif quant à l'évolution des prix pratiqués par les constructeurs.

Même si l'étude réalisée en 2012 par l'Autorité de la concurrence avait eu comme effet indirect de freiner les tendances haussières sur la pièce de carrosserie en 2013 (les hausses n'accusaient qu'un peu plus de 1%, à comparer au plus de 6% en 2007...), l'année suivante affichait déjà une légère reprise à la hausse, avec 1,5%. Une tendance qui poussait tout naturellement SRA à rester vigilant. A raison d'ail-

leurs, car les résultats de nos études 2015 mettent en évidence une augmentation supérieure de 2 points à celle de l'indice INSEE des prix à la consommation.

Une source d'inquiétude pour SRA, d'autant plus que notre méthode de suivi de ces évolutions était jusqu'à ce jour plutôt favorable aux constructeurs. Par exemple, la mesure de SRA ne prenait pas en considération l'évolution structurelle du parc. Or, nous constatons que la pénétration du marché des modèles SUV se fait, dans chaque segment, au détriment des berlines et nous avons pu noter que cette évolution favorisait la hausse du prix des pièces. Autre exemple : la mesure SRA était faite pour un modèle donné, sans prise en compte de l'évolution des prix consécutive à un changement de génération de véhicule. Et là aussi, nous constatons, voir « chiffres clés » en page 2, l'incidence significative que ce facteur a sur le prix des pièces.

C'est pourquoi, afin d'apporter plus de justesse et de précision dans nos évaluations, nous prenons désormais en compte dans nos analyses une mesure complémentaire comparant, en valeur absolue, les paniers de pièces, en distinguant les véhicules anciennes et nouvelles générations. Quelques surprises ont dès à présent retenu notre attention. Les premiers résultats disponibles sont sur notre site, à destination de nos adhérents, mais ces nouveaux indicateurs seront très prochainement ajoutés à nos communications statistiques.

Frédéric Maisonneuve  
Président de SRA

## SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Prix des pièces en Europe

On en parle

- BMW adopte le rivetage-collage

Du côté des constructeurs

- Volkswagen Touran
- Renault Espace V



Sécurité

- Volvo capitalise sur les aides à la conduite
- Abus déverrouille son usine

## ACTUALITÉS

### Recyclage des deux-roues

**L**a profession des recycleurs de 2 roues motorisés est beaucoup moins réglementée que celle des 4 roues. Ainsi, certaines dispositions peuvent leur permettre de s'exonérer de l'agrément préfectoral.

Pour répondre à la préoccupation des assureurs, SRA engage une réflexion plurifamiliale. Objectifs : définir une ligne déontologique de bonnes pratiques, assurer la traçabilité et favoriser l'utilisation de la pièce de réemploi, sans oublier la réduction de l'impact écologique. Ceci pour déboucher sur un référentiel,

base d'une sélection de recycleurs dont la liste sera mise en ligne par SRA à destination des assureurs.

### Changement d'appellation

**L**a société HELITE a changé le nom de son gilet airbag, pour les motards, classé 3 étoiles SRA. L'AIRNEST TURTLE H s'appelle désormais AIRNEST SRH. Afin d'éviter toute confusion, nous précisons qu'un modèle TURTLE (sans H) reste au catalogue du fabricant sans toutefois être classé par notre organisme.

### La "CLASSE SRA" étend sa portée

**L**a Mutuelle des Motards a décidé d'élargir sa liste de systèmes de protection aux antivols de deux-roues classés SRA.

Ainsi, certains dispositifs non reconnus jusque-là par cette mutuelle seront dorénavant intégrés dans sa propre liste.

L'avenir sera certainement d'aboutir à un document commun.

## Prix des pièces en Europe

La nouvelle étude comparative de l'Insurance Europe vient d'être publiée.

En 2015, des écarts de prix surprenants sont constatés : le capot de la Renault Clio IV coûte **279 €** en Allemagne et **372 €** en France, soit **33%** de plus dans le pays du constructeur !

En 2014, l'écart était inversé avec la Clio III. Que s'est-il passé ?

Il apparaît en France que le passage de Clio III à IV est accompagné d'une augmentation du prix du capot de **9,4%** alors que, dans le même temps, en Allemagne, le prix du capot a baissé de **30%** lors du changement de génération ! Le capot n'est pas la seule pièce impactée en France, puisque le pare-brise de la Clio IV a augmenté de **10%** et le bouclier avant de **13,4%**.

Par ailleurs, les Volkswagen Polo (**267€**) et Peugeot 308 (**347€**) affichent les tarifs de pare-brise les plus chers en France dans leurs segments respectifs par rapport aux sept autres pays suivis dans l'enquête.

Plus d'infos sur [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr) rubrique Statistiques/Prix des pièces Europe.

## BMW adopte le rivetage-collage

**Le constructeur allemand développe des carrosseries associant différents matériaux, pour alléger ses véhicules. Une technique nécessitant de nouvelles méthodes de réparation.**

**P**our réduire la consommation donc les émissions de CO<sup>2</sup>, une des voies retenue par BMW est la diminution de la masse de ses véhicules. Ainsi, le constructeur commercialise aujourd'hui des carrosseries combinant différents types de matériaux, permettant d'alléger les caisses tout en conservant les propriétés de rigidité, de déformation et d'absorption des chocs. La sécurité des occupants est naturellement préservée, voire améliorée.

### Pourquoi le rivetage-collage ?

En réparation, cette alliance de matériaux : aciers, alliages d'aluminium et matériaux composites a nécessité de développer de nouvelles techniques de réparation. En effet, outre la difficulté de souder des aciers à très haute limite élastique, leur association avec des éléments conçus en différentes matières rend leur assemblage par soudure impossible avec le matériel classique d'atelier. BMW a donc adopté la méthode du rivetage-collage. Elle concerne essentiellement le remplacement des éléments de structure de la caisse, sur tous les nouveaux véhicules. Soulignons que cette méthode de réparation peut très bien s'appliquer sur tous les véhicules BMW. Pour les modèles les plus anciens, le réparateur a le choix dans sa technique de réparation, par soudage ou rivetage-collage.

### Des réparations plus rapides

Ces méthodes de réparation carrosserie retenues par BMW nécessitent une formation spécifique et un matériel adapté. Lors de la commande des pièces de remplacement, les rivets et la colle sont systématiquement proposés aux réparateurs pour leur permettre de réaliser des assemblages de qualité.

Le rivetage-collage est une méthode d'assemblage à froid. En conséquence, la mise en œuvre est moins compliquée qu'une réparation par soudage. Il y a moins de zones à protéger, du fait qu'il n'y a pas de risque d'endommagement des pièces par la chaleur du soudage. Le collage se réalise directement sur des surfaces propres traitées avec du primaire. Elle permet aussi de préserver la protection d'origine contre la corrosion. De plus, la dépose de certains garnissages et autres éléments n'est plus nécessaire comme par exemple le réservoir à carburant lors de travaux sur la partie arrière des véhicules.

Selon BMW les temps de main d'œuvre sont diminués de 20 %. Néanmoins, cette méthode nécessite l'emploi de quelques consommables supplémentaires, manchons et colle par exemple. Au final, une réparation par rivetage-collage ne reviendrait pas plus chère qu'une intervention dite classique.



Rivetage-collage : pose d'un cordon de colle

# DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

## Retour gagnant du monospace ?

**Pour redynamiser ce marché, différentes stratégies sont adoptées. Ainsi, deux constructeurs ont choisi des orientations bien distinctes.**

### Evolution chez Volkswagen

**L**e Touran est l'un des monospaces le plus vendu en Europe. C'est pourquoi le constructeur a choisi de le renouveler sur sa plateforme modulaire MQB. Une base aujourd'hui largement partagée par toutes les marques du groupe. Adoptant le nouveau design VW, caractéristique par sa face AV, le véhicule sera disponible en version cinq et sept places. Les motorisations essence et diesel pourront être accouplées à une boîte de vitesses manuelle ou à la boîte robotisée DSG. En revanche, il n'est pas prévu de version à quatre roues motrices.

Ce modèle pourra disposer des aides à la conduite améliorant la sécurité, dont l'AEB, le freinage automatique d'urgence. Celui-ci regroupe plusieurs fonctionnalités dont le "régulateur de vitesse adaptatif" (ACC), permettant de définir une distance de sécurité avec le véhicule qui le précède. Si cette distance n'est pas respectée, le système agit sur la gestion du moteur et sur le système de freinage.



Volkswagen Touran

Afin d'améliorer la sécurité en réduisant le temps de réaction, le "Front Assist" a été couplé à la technologie de l'ACC pour détecter la présence d'un obstacle devant le véhicule au-delà de 30 km/h. Lorsque le système détecte un danger, une alerte sonore et visuelle est émise dans l'habitacle pour avertir le conducteur. Si aucune réaction n'est mesurée, le "Front Assist" active instantanément le système de freinage.

Pour sécuriser la conduite en ville, l'AEB intègre aussi le "Freinage automatique d'urgence en ville", actif jusqu'à 30 km/h. Il permet en milieu urbain de réduire le risque de collision avec un autre véhicule. Dès que la caméra détecte un obstacle à l'avant du véhicule, le freinage d'urgence se déclenche automatiquement, jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire. Au final, l'AEB comprend l'ACC, avec le "Front Assist" et le "Freinage automatique d'urgence en ville".

Concernant la réparabilité, le VW Touran obtient d'excellents résultats sur les chocs 15 km/h RCAR. A l'avant, seuls le bouclier, la traverse, le capot et le phare gauche sont à remplacer. Les ailes avant et la traverse piéton ne sont pas endommagées et aucune déformation n'est relevée sur la structure du véhicule. Par ailleurs, des phares à LED sont disponibles en option. Ceux-ci sont entièrement démontables, seules les parties impactées sont à remplacer. Quant au choc arrière, la réparation se limite au changement du bouclier et de la traverse.

### Révolution chez Renault

**L**'Espace fait peau neuve. En effet, le constructeur français est parti d'une page vierge pour concevoir l'Espace cinquième génération. Ce dernier adopte un style plus contemporain, tel celui du "Crossover", car force est de constater que le segment "Monospace" traditionnel ne séduit plus.

Assemblé à l'usine de Douai, l'Espace V repose sur la nouvelle plateforme issue de l'alliance Renault-Nissan, inaugurée par le nouveau Qashqai. Plus légère de 250 kg par rapport à la précédente génération, elle embarque un capot et des portes en aluminium, des ailes avant en Noryl® et un hayon en matière composite. A contrario de l'ancien modèle, l'Espace V existe en une seule longueur (4,86 mètres), équivalente au "Grand Espace IV".

Autre changement, un design plus innovant s'inscrivant dans la modernité et le dynamisme, avec une garde au sol surélevée, accentuée par des grandes roues directrices (4control) garantissant une bonne efficacité en tenue de route et une maniabilité en ville.

Quant au poste de pilotage, il est à la fois enveloppant et davantage centré vers le conducteur avec un large écran tactile regroupant toutes les commandes, notamment celle qui permet l'abaissement automatique des sièges arrière.

Côté réparabilité, le chiffrage des travaux du test à 15 km/h révèle de bons résultats aussi bien à l'avant qu'à l'arrière : les structures ne subissent aucune déformation. A l'avant, les principales pièces à changer sont : bouclier, traverse, calandre, capot, projecteur et face avant, l'aile est préservée. Pour l'arrière : bouclier et traverse sont à remplacer.

Avec l'Espace V, Renault crée une nouvelle identité du modèle et signe son retour dans le haut de gamme.



Renault Espace V



## Volvo capitalise sur les aides à la conduite

**Le constructeur suédois perfectionne les aides à la conduite pour atteindre sa vision à l'échéance 2020 : "aucun mort ou blessé grave dans un modèle de sa gamme".**

C'est dans le centre de formation de Nanterre, que les spécialistes techniques du constructeur nous ont invité à venir découvrir les futures orientations produits, basées sur les valeurs de la marque : le design suédois, la sécurité, la qualité et l'environnement. En capitalisant sur celles-ci pour ses futurs véhicules, Volvo compte se démarquer de la concurrence dans le segment premium. Ainsi s'inscrivant dans cette démarche, tous les points de vente vont adopter un nouveau style, immédiatement identifiable et caractéristique d'une ambiance à la suédoise. Notion importante dès la création de la marque, la sécurité est véritablement ancrée dans l'ADN du constructeur. A ce titre, Volvo aime rappeler que ce sont ses ingénieurs qui ont inventé la ceinture de sécurité en 1959. A l'époque, les efforts du constructeur portaient essentiellement sur la sécurité passive. Les véhicules étaient déjà conçus de manière à absorber le maximum d'énergie lors des chocs afin de réduire la gravité des blessures des occupants. Aujourd'hui, pour améliorer encore la sécurité, les efforts doivent aussi porter sur l'évitement partiel ou total des accidents. Il s'agit dorénavant de développer des systèmes électroniques d'aide à la conduite de plus en plus performants.

### Aujourd'hui : éviter l'accident

Pour tendre vers son objectif ambitieux de zéro mort ou blessé grave, Volvo compte sur les aides à la conduite. Les premiers systèmes commercialisés n'avaient pour but que d'avertir le conducteur, via un signal sonore ou lumineux. Par exemple, les détec-

teurs de franchissement de lignes ou les capteurs d'angles morts. Pour ses nouveaux modèles, le constructeur multiplie les technologies capables de se substituer aux défaillances du conducteur. Ainsi l'alerte de franchissement de ligne peut désormais agir sur la colonne de direction afin de maintenir la voiture dans son axe. Le régulateur de vitesse adaptatif est capable de freiner si un véhicule est plus lent devant et lui permet de reprendre sa vitesse de croisière lorsque la voie se libère. En ville, le freinage automatique "City Safety", en série sur toute la gamme, permet de protéger les piétons et les cyclistes. Le système freine à la place du conducteur si la situation l'exige. En première mondiale, sur son XC90, Volvo a développé le freinage automatique aux intersections. Le SUV sait détecter les véhicules en approche en sens inverse et estimer un risque élevé d'accident. Au cas où le système constate un manque de vigilance du conducteur, le véhicule freinera automatiquement pour éviter la collision ou en atténuer les conséquences.

Ce modèle est aussi équipé d'un système "Position de Sécurité". Celui-ci permet de protéger les passagers si une sortie de route est détectée. Les ceintures de sécurité avant sont ainsi précontraintes pour maintenir les passagers tant que la voiture est en mouvement. Enfin, pour éviter les blessures à la colonne vertébrale, un système d'absorption d'énergie entre le siège et son armature amortit les efforts verticaux dans les cas où le véhicule retombe violemment sur un terrain accidenté.

Force est de constater que le constructeur Volvo reste très actif sur la sécurité passive qui progresse toujours.

## Abus déverrouille son usine

**Fabricant reconnu de systèmes de protection antivols, la société ABUS a ouvert ses portes à SRA.**

C'est dans la région du Westerwald en Allemagne et plus précisément à Rehe que se situe le principal lieu de production des antivols de deux-roues motorisés classés SRA. Ce site est également le centre de recherche et de développement.

L'entreprise allemande, qui a vu le jour en 1924, est depuis cinq générations restée dans le giron familial. D'abord spécialisée dans les cadenas, l'étendue de l'activité n'a cessé de croître au fil des décennies. Employant près de 3 000 personnes, la société ABUS est aujourd'hui un groupe mondial présent dans le domaine de la sécurité des biens (antivols, verrous...) et des personnes (vidéo surveillance, détecteurs de fumée...). Les systèmes de protection des deux-roues (U, chaînes et bloque-disque) ne représentant que 5 à 6 % de l'activité globale du groupe.

Notre visite a suivi les différentes phases du processus de fabrication des produits. Et elles sont nombreuses, car toutes les opérations sont réalisées en interne hormis le traitement thermique qui est sous-traité. Tous les outils d'emboutissage, d'usinage, de moulage et les machines d'assemblage sont ainsi conçus et fabriqués par ABUS. Toutefois, ce haut niveau de technologie laisse une part très

importante au processus manuel. Par exemple, les grandes séries de barillets sont produites sur une machine entièrement automatisée issue du savoir-faire maison. Mais d'autres barillets de la gamme sont réalisés manuellement, n° de disque par n° de disque, suivant la combinaison secrète incrémentée par le fabricant. Autre étape faisant uniquement appel à la main-d'œuvre, l'assemblage de chaque antivol. Le montage complet est exécuté par un seul opérateur et sur un même poste de travail. Y compris la mise sous emballage et le conditionnement pour le transport.

Au final, le laboratoire de tests dispose des bancs d'essais mécaniques (frappe, traction, cisaillement, torsion, sciage) permettant à l'industriel de s'étalonner face à nos exigences de résistance à l'ouverture. La sanction des tests manuels pour l'obtention du classement SRA reste toujours très redoutée par les fabricants.

Au cours de cette journée riche en informations, la société ABUS aura fait preuve d'une totale transparence, ce qui est plutôt rare dans ce secteur d'activité.